



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****181-я сессия**

Женева, 23–25 июня 2020 года

Пункт 4.8.6 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года:****Рассмотрение проектов поправок к существующим  
правилам ООН, представленных GRVA****Предложение по дополнению 2 к первоначальному  
варианту Правил № 152 ООН (САЭТ)****Представлено Рабочей группой по автоматизированным/  
автономным и подключенным транспортным средствам\***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее пятой сессии в феврале 2020 года (см. пункт 59 документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/5). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/17 с поправками, содержащимися в приложении VI к докладу о работе сессии. Этот текст представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1) для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2020 года.

---

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2020 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2020 год (A/74/6 (часть V, раздел 20), пункт 20.37), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях повышения эффективности автотранспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Включить новый пункт 6.10 следующего содержания:

- «6.10 Надежность системы
- 6.10.1 Любой из упомянутых выше сценариев испытаний, когда сценарием предусмотрена одна схема испытания на одной скорости данного транспортного средства при одном условии нагрузки одной категории (столкновение автомобиля с автомобилем, столкновение автомобиля с пешеходом) реализуется дважды. Если в ходе одного из двух испытательных прогонов не удастся обеспечить требуемых характеристик, то испытание можно повторить еще один раз. Испытание считается успешно пройденным, если требуемые характеристики обеспечиваются при двух испытательных прогонах. Количество неудачных испытательных прогонов в пределах одной категории не должно превышать:
- a) 10,0% выполненных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение автомобиля с автомобилем; и
  - b) 10,0% выполненных испытательных прогонов в рамках испытаний на столкновение автомобиля с пешеходом.
- 6.10.2 Коренная причина любого неудачного испытательного прогона анализируется совместно с технической службой и прилагается к протоколу испытания. Если коренная причина не может быть связана с отклонением в схеме испытаний, техническая служба может испытывать любые другие значения для скорости транспортного средства и объекта – транспортного средства в пределах диапазона скоростей, определенного в пунктах 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 или 5.2.2.4, в зависимости от того, что применимо.
- 6.10.3 В ходе оценки по приложению 3 изготовитель должен при помощи надлежащей документации доказать, что система способна надежным образом обеспечивать требуемые характеристики».
-